

EDITORIAL

Aktuelles aus dem Vorstand der Pro Velo Luzern



Hola, jetzt hat es mich wieder einmal mit dem Editorial erwischt. Ich nutze die Gelegenheit und beschreibe Euch, was uns aktuell beschäftigt. Wir treffen uns 6x pro Jahr und kümmern uns um alles, was anfällt: es sind operative Fragestellungen aus der Geschäftsstelle oder zu anstehenden Anlässen. Öfters geht es um strategische Entscheide rund um die politische Arbeit oder um unsere Aktivitäten. An der letzten Vorstandssitzung haben wir uns u. a. mit folgenden Fragen beschäftigt: Nach dem tollen Erfolg im Mai diskutieren wir, ob wir die Kidical Mass ein zweites Mal im Herbst durchführen wollen? Nein; wir entscheiden uns dagegen. Die Werbung für Mitgliedschaften und das Marketing allgemein sind Dauerthemen – logisch. Wie machen wir unsere Arbeit noch besser sichtbar? Die Zahl der Teilnehmenden der Velofahrkurse sind leicht abnehmend. Nächstes Jahr möchten wir die Marketingaktivitäten für die Velofahrkurse intensivieren. Wir diskutieren, wie wir das anpacken wollen.



Vorstandssitzung vom 5. Juni 2023. v.l.n.r.: Lukas, Korintha, Bruno, Carmen und Patrizia. Es fehlen: Svenja, Ueli, Thomas und Katharina (alle ferienabwesend)

Weiter überlegen wir uns, ob sich eine systematischere Zusammenarbeit mit den Velohändler*innen lohnen würde? Schliesslich betrachten wir sie als ideale Verbündete ... Im Idealfall informieren sie ihre Kund*innen über uns und unsere Aktivitäten. Ein regelmässigerer Kontakt bedeutet gleichzeitig aber viel Zeit, die jemand von uns investieren müsste. Wer soll/kann/möchte das machen? Wo überall; was wäre ein machbarer Perimeter? Mit welcher Häufigkeit sollen wir die Geschäfte besuchen, damit wir einen bleibenden Eindruck hinterlassen? Wie können wir sie die Firmenmitgliedschaft gewinnen? Denn, die Mitgliedschaftswerbung ist ja nicht nur wichtig, um eine breite Basis, sondern auch um uns in finanzieller Hinsicht Boden zu schaffen.

Haben die Themen Dein Interesse geweckt? Wer hat Ideen, wie wir die Velofahrkurse anders/zusätzlich/neu bewerben könnten? Kannst Du Dir vorstellen, dass Dir der Austausch mit Velohändler*innen gefallen könnte? Möchtest Du mitdiskutieren, als Vorstandsmitglied wirken oder punktuell mitarbeiten? Wir freuen uns auf Deine Kontaktaufnahme und über jegliche Form der Mitarbeit. Gerne per E-Mail oder im direkten Gespräch an einem der nächsten Veranstaltungen von Pro Velo Luzerns. ■

Velove, Patrizia Graf, Vorstand



Aus dem Inhalt

Neue Radverbindung Ruswil – Wolhusen.	2
«Krienser Velonetz jetzt!»	4
Mit Highspeed den Verkehr umkrepeln	5
Velofahrkurse für Migrantinnen	6
Irish summer – Ein Greenhorn auf der grünen Insel	7
Infos/Impressum/Cartoon	8

Neue Radverbindung Ruswil – Wolhusen

Kanton Luzern schliesst Lücke im Radwegnetz. Was lange währt wird endlich gut



Entlang der Kantonsstrasse K34 zwischen Ruswil und Wolhusen fehlte bis vor kurzem eine durchgehende, sichere und gut fahrbare Radverbindung. In der vergangenen Zeit wurde zwar abschnittsweise ein befahrbarer Gehweg erstellt, eine durchgehende Verbindung war jedoch nicht vorhanden. Zusätzliche Seitenwechsel, zum Teil im Ausserortsbereich, waren die Folge und diese ohne die dafür notwendigen Querungshilfen.

Dieser Zustand wurde nun durch ein 4.6km langes Projekt beendet. Dieses beinhaltete neben den Radverkehrsanlagen auch die Sanierung und den Ausbau der Kantonsstrasse. Sämtliche Anlagen wurden auf die geltenden Normen und Richtlinien angepasst, was stellenweise auch Verbreiterungen der Fahrbahn und die Erstellung von fünf Stützmauern voraussetzte. Parallel dazu erstellte die Gemeinde Ruswil abschnittsweise eine ARA-Leitung unter dem neuen Rad- und Gehweg.

Grundsätzlich wurde der Rad- und Gehweg auf der Südostseite der Kantonsstrasse erstellt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wurde auf einen Trennstreifen verzichtet, dafür der Weg auf 2.6m ver-

beitert. Ansonsten wurde ein 1.25m breiter Trennstreifen mit einem 2.2m breiten Rad- und Gehweg erbaut. Im Abschnitt Sagmättli bis Bielmüllli wurde gänzlich auf die Erstellung eines Rad- und Gehwegs verzichtet. Der Fuss- und Veloverkehr wird über die parallel verlaufenden Gemeindestrassen geführt. Dies ohne Umwege und ohne grosse zusätzliche Höhendifferenz, dafür etwas weiter entfernt vom motorisierten Verkehr. Bei Wolhusen (Richtung Wolhusen) wird der Radverkehr aufgrund des grösseren Gefälles der Kantonsstrasse im letzten Abschnitt auf der Fahrbahn geführt. Dies in einem Bereich, in dem Tempo 60km/h für den motorisierten Verkehr gilt. Fairerweise muss festgehalten werden, dass Rad- und Gehwege im Gegenverkehr und bei grossem Gefälle ebenfalls Sicherheitsrisiken beinhalten.

An den beiden Projektenden wurden Querungshilfen für den Radverkehr erstellt. Bei Ruswil im Bereich Wolfsmatt sind sie eher minimalistisch, bei Wolhusen im Bereich Walferdingen etwas grosszügiger ausgefallen. In Ruswil, Fahrtrichtung Wolhusen, ist es gut zu wissen, wann und wo nun der neue Weg beginnt. Bei Wolhusen ist dies deutlicher ersichtlich. Dank der Abschrägung der Mittelinsel entsteht ein



Beginn / Ende des Rad- und Gehweges (libks) an übersichtlicher Stelle mit Querungshilfe aber etwas minimalistisch. Die Signalisation ist eher sparsam.

größerer Bereich, um die Strasse zu queren und es ist einfacher, in den Verkehr «einzufäden».

Fazit

Im Gegensatz zu früheren Zeiten bedeuten diese Veränderungen eine ganz grosse Verbesserung für den Radverkehr. ■



Bernhard Staiger
Planungsgruppe Pro Velo/VCS



Ende des Rad- und Gehweges in Richtung Wolhusen bei der Einmündung des Walferdingenwegs mit Querungshilfe (Insel im Bau, es fehlen die Markierungen).

—Inserat—



«Krienser Velonetz jetzt!»

Krienserinnen und Krienser erhalten die Wahl zwischen Initiative und Gegenvorschlag.



Die Initiative von Pro Velo Luzern «Krienser Velonetz jetzt!» will die Verlagerung hin zu deutlich mehr Fuss- und Veloverkehr erreichen. Damit dies gelingt und mehr Menschen Velo fahren, muss die Veloinfrastruktur sicherer und durchgängiger werden. Dazu verlangt die Initiative «Krienser Velonetz jetzt!» ein zusammenhängendes Velorouten-Netz.

Umsetzungsdauer von bis zu 20 Jahren ist jedoch eine zu lange Frist, die Probleme haben wir heute». Zita Bucher ergänzt: «Es ist uns ein grosses Anliegen, dass die Krienserinnen und Krienser zeitnah von einem durchgehenden und sicheren Velonetz und einer allgemeinen Verbesserung der Veloinfrastruktur profitieren können». Aus diesem Grund soll Kriens eine echte Wahl erhalten und zwischen gemächlichem und flotterem Umsetzungstempo wählen können. Beiden gemeinsam: Die Stadt Kriens für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velohaupttroutennetz. Positiv bewertet wird das Netzwerk, das insbesondere die K5-Gemeinden in Bezug auf Veloinfrastruktur in den letzten Monaten aufgebaut haben, denn Velofahren endet meist nicht an der Gemeinde- respektive Stadtgrenze. «Auf jeden Fall ist es wichtig, dass entweder die Initiative oder der Gegenvorschlag zur Umsetzung gelangt, denn nur so können auch Ungeübte und Unsichere wie Kinder und ältere Personen jederzeit und (fast) überall in Kriens problemlos mit dem Velo unterwegs sein», fasst Bettina Gomer die Ausgangslage für den Abstimmungstag am 26. November zusammen.

Sicher Velofahren jetzt!

Mit der Initiative innert
10 Jahren auf breiten Velorouten.

Sicherheit für alle
Velofahrenden.

1,8 bis 2,5 m
breite Wege

Mit Abstand am liebsten:
auf getrennten Wegen.

Komplett geschützt
durch die Stadt
fahren.

11 km langes
Veloroutennetz

Gut geschützt vom Zentrum
ins Quartier – lückenlos.

Effektiv
zum sicheren
Veloweg.

innerhalb von
10 Jahren* * statt 20 Jahren
(Gegenvorschlag)

Verlässlicher und rascher
Ausbau des Velonetzes.

Initiiert und unterstützt durch:

PRO VELO
LUZERN

www.proveloluzern.ch

Jetzt Kampagne unterstützen:
Herzlichen Dank
PC-Konto: 60 29 153 5
IBAN: CH43 0900 0000 6002 9153 5
Vermerk: LU Velonetz

2x JA NOV 26

zum Krienser Velonetz

Stichfrage Initiative

Am 22. Juni 2023 hat das Krienser Stadtparlament einen Gegenvorschlag zur 2021 eingereichten Initiative von Pro Velo Luzern beschlossen. Das Initiativkomitee freut sich sehr, dass sich Kriens in Sachen Velo bewegen will und attestiert dem Gegenvorschlag gute Ansätze. Michèle Albrecht vom Initiativkomitee meint denn auch: «Jegliche Verbesserung für den Veloverkehr ist erfreulich. Insgesamt sind wir erfreut zu sehen, dass der Wille des Stadtrates, den Veloverkehr zu fördern und die Sicherheit zu verbessern, vorhanden scheint». Dennoch hat Pro Velo Luzern, vertreten durch das Initiativkomitee, beschlossen, auch die Initiative zur Abstimmung zu bringen. «Den nun verabschiedeten Gegenvorschlag sehen wir als Schritt in die richtige Richtung», argumentiert Pia Engler vom Initiativkomitee, «die lange

Liebe Pro Velo Leute, falls Ihr selber nicht in Kriens abstimmen könnt, mobilisiert bitte Eure Krienser Freund*innen und Bekannte. Jede Stimme ist sehr wichtig!

«Initiativkomitee Krienser Velonetz jetzt!», bestehend aus:

Michele Albrecht, Diego Bienz, Zita Bucher, Pia Engler, Bettina Gomer, Manuela Sidler, Bernhard Staiger und Cyrill Zosso ■



Bruno Ruegge,
Geschäftsführer Pro Velo Luzern

Doppeltes Ja – wie geht das schon wieder?


Das doppelte Ja mit Stichfrage ist in der Schweiz die Möglichkeit, in Abstimmungen zu Volksinitiativen mit Gegenentwurf beiden Vorlagen zuzustimmen und in einer Stichfrage anzugeben, welche umgesetzt werden soll, wenn beide angenommen

werden. Auf's «Velonetz jetzt» gemünzt heisst darum die Pro Velo Devise:

2 x Ja (also für Initiative und Gegenvorschlag) und bei der **Stichfrage: Initiative**.

Mit Highspeed den Verkehr umkrepeln

Mit E-Bikes sind Velofahrende schnell unterwegs. Mit sogenannten Speed E-Bikes und bis zu 45 km/h Tretunterstützung allerdings noch schneller. Ist unsere Infrastruktur bereit für die Geschwindigkeit dieser S-Pedelegs?

 Ein persönlicher Erfahrungsbericht auf dem Gefährt, das ein enormes Potential zur nachhaltigen Verkehrswende hat.

Die Chancen, die sich durch S-Pedelegs für unsere Mobilität eröffnen, sind in meinen Augen wirklich gross. Dies wurde mir deutlich, als ich die Gelegenheit bekam, ein solches Speed E-Bike auf dem Weg von Kriens nach Sachseln zu testen. Eine Distanz, die wie geschaffen ist für ein schnelles E-Bike.

Von Kriens aus fuhr ich auf gut ausgebauten Velowegen und teilweise mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nach Hergiswil. Durch Hergiswil bewegte ich mich im fast stehenden motorisierten Verkehr, der den Velostreifen für sich beanspruchte. Das Tempo von 45 km/h konnte ich beim Lopper erneut auskosten, als angenehm wenig Verkehr herrschte. Doch als ich den gewohnten Weg entlang des Vierwaldstättersees zum Bootssteg in Alpnach nehmen wollte, stiess ich auf ein Problem, das hiess «Verbot für Motorfahräder». Für leichte E-Bikes mit bis 25 km/h erlaubt, jedoch für mich auf dem schnellen E-Bike verboten. Es blieben mir zwei Optionen; entweder mit abgestelltem Motor weiterzufahren oder umzukehren. Ich entschied mich für die Umkehr und fuhr auf der Hauptstrasse weiter. Nach Alpnach waren dann leichte E-Bikes und Velos auf dem Weg für den Fussverkehr erlaubt. Für mich und mein E-Bike war die Strasse die einzige Option. Ohne die notwendige Infrastruktur und ohne gelbe Markierung fuhr ich auf dieser Strecke und wurde mehrmals knapp überholt. In diesen Momenten vermisste ich den angenehmen Veloweg, der über den Flughafen und entlang des Wichelsees führt. Schließlich erreichte ich Sachseln. Die Fahrt war schnell, aber nicht ohne ihre Herausforderungen.

Obwohl ich Verständnis habe, dass S-Pedelegs nicht überall zugelassen sind, bin ich der Meinung, dass es an der nötigen Infrastruktur für diese schnelle und umweltfreundliche Verkehrsoption mangelt. Ein Verbot oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf engen und unübersichtlichen Wegen macht Sinn. So finde ich auch das Verbot entlang des Wichelsees verständlich, einem Weg, der bei Fussgänger*innen und Velos gleichermaßen beliebt ist. Dass die einzige Alternative entlang der Hauptstrasse führt, welche für die S-Pedelegs keine Infrastruktur und Sicherheit bietet, stört mich. Denn das Befahren dieser Strasse kann ziemlich beängstigend sein.

Insgesamt bin ich überzeugt, dass sowohl herkömmliche als auch schnelle E-Bikes das Potential haben, unsere Mobilität und unsere Pendelgewohnheiten nachhaltiger und angenehmer zu gestalten. Um dieses Potenzial voll auszuschöpfen, benötigt es eine sinnvolle Gestaltung der Infrastruktur, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Ich hoffe sehr, dass wir die Chance der schnellen und langsameren E-Bikes zur Verkehrswende nutzen können. Dass die Umgestaltung der Infrastruktur in der Zentralschweiz nicht mit Highspeed passiert, ist leider so. Ich setze mich mit meinem Engagement bei Pro Velo dafür ein, dass der Umbau zumindest mit der leichteren E-Bike-Geschwindigkeit geschieht. Liebe Kantone, danke für ein engagiertes und rasches Umsetzen des Veloweggesetzes! ■



Lukas von Wyl



«Verbot für Motorfahräder» es untersagt das Fahren mit Motorfahrädern bei laufendem Motor, ausgenommen Motorfahräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt (leichte E-Bikes).

«Leicht-Motorfahräder» sind E-Bikes, deren Motor nicht stärker als 500 W ist und bei 25 km/h aufhört, zu unterstützen.

«Motorfahräder» sind E-Bikes, deren Motor nicht stärker als 1000 W ist und bei 45 km/h aufhört, zu unterstützen.)

Insertat

Samstag
11. 11.
2023

Krienser Dorfplatz, 10.00 bis 15.00 Uhr

**GROSSER VELO
AUSVERKAUF**

und
News
Schau
2024

parallel dazu:
LUZERNER
VELO
TEILE
FLOH
MARKT


VELOCIPED
mehr Velo

Werkstatt Zumhofweg 2 | Halle 8, Bell-Areal | Laden Luzernerstr. 4 | 6010 Kriens | 041 329 10 50 | www.velociped.ch

Velofahrkurse für Migrantinnen

Am 3. Juni und 1. Juli 2023 traf sich wieder eine Gruppe von Frauen mit Migrationshintergrund zum Velofahrkurs. Allen gemeinsam war die grosse Motivation, das Velo als Verkehrs- und Transportmittel sicher einsetzen zu können.



Das dreiköpfige Leiterinnenteam, Therese Weber, Isabel Führer und die Autorin des Textes, durfte mit 9 Frauen wiederum spannende Kursstunden rund um das Velofahren auf der Strasse miterleben. Sie kommen aus aller Welt und sind im Moment in Obwalden zu Hause.

Emnet, warum hast du diesen Kurs besucht?

Ich will mit dem Velo unterwegs sein und zwar sicher. Ich fühle mich sehr unsicher auf der Strasse mit all den Autos. Dieser Kurs – inklusiv der orangen Weste – gibt mir mehr Sicherheit.

Furtuna, was nimmst du nach den 2x 2 Stunden vom Kurs mit?

Ich habe nun begriffen, wie das mit dem Linksabbiegen wirklich funktioniert. Der Austausch mit Therese, welche die gleiche Alltagsstrecke von meinem Dorf nach Sarnen fährt, hat mir geholfen. Sie erklärte es mir ganz genau. Und das häufige Linksabbiegen, welches wir im Kurs übten, half mir, mich sicherer zu fühlen.

Fatima, gibt es etwas, dass wir noch mehr oder anders machen können im Kurs?

Der Kurs sollte viel länger dauern. Ich möchte mit euch noch viele Velofahrten auf der Strasse machen, um alles kennenzulernen und Sicherheit im Umgang mit den Autofahrenden zu gewinnen.



Toni Zimmermann, ein Nidwaldner Pro Velo Mitglied konnte erstmals einige Fahrräder für Frauen zur Verfügung stellen, welche kein eigenes Velo mitbrachten. Einige dieser Velos konnten die Frauen für wenig Geld erwerben. Für die restlichen fehlenden Velos griffen wir auf Nextbikes zurück.

Während der Dauer des Kurses betreute Gaby Ermacora mit einer jugendlichen Mithilfe die Kinder der Teilnehmerinnen.

Genau das, was Fatima formulierte, war auch unser Gedanke bei Kursende. Es wäre megacool, wenn die Frauen zum Beispiel zweimal im Monat an einem Abend oder einem Wochenende eine Stunde durch Sarnen kurven könnten. Und wer weiss, vielleicht liegt plötzlich eine Velofahrt um den Sarnersee oder nach Hergiswil drin ...

Einmal mehr merke ich, wie Velofahren Selbstvertrauen geben und ein Stück Freiheit vermitteln kann. ■

Selam, was war für dich spannend im Kurs?

Ich habe einige Tricks erhalten, wie ich schneller auf- und absteigen kann, z.B. an einer Stop-Strasse. Die Theorie über die Verkehrszeichen und vor allem die verschiedenen Strassensituationen, welche wir auf den Bildern im Buch angeschaut haben, waren spannend. So viel muss gelernt werden!




Lucia Abächerli
Pro Velo Unterwalden



Irish summer – Ein Greenhorn auf der grünen Insel

Als Idealist habe ich mir immer vorgestellt, der Ausspruch «grüne Insel» rühre vom naturnahen Leben und einer besonders nachhaltigen Politik und Lebensweise Irlands. Doch stimmt das auch? Der Autor wollte es diesen Sommer mit dem Velo erfahren.

 So viel vorneweg: Nein, von besonders vielen CO₂ neutralen Pedalör*innen kann der Ausdruck keinesfalls stammen. Die Benzinhoheit ist unangefochten. Der wahre Grund tropfte schon bald durch mein hoffnungslos überfordertes Regenzeug und wurde zur treuen Begleitung meiner Veloreise von Cork, der Westküste entlang bis Galway und dann quer durch die Midlands nach Dublin. Die An- und Abreise mit Zug und Fähre funktionierte (fast) problemlos. Da ich für eine Veloplatz-Reservation im TGV zu spät war, entschied ich mich, das Velo als Handgepäck, im Tranzbag, zu transportieren. Damit hatte ich meine Schleppqualitäten masslos überschätzt. Im obligaten Pariser Bahnhofstransfer musste ich in den langen U-Bahn Gängen bald einsehen, dass ich so den Anschluss nie und nimmer erreichen würde. Schliesslich half mir ein junger, hilfsbereiter Bretone aus meinem Schlamassel und schulterte mein Gepäck bis zum Abfahrtsperren. Danke, lieber Nicola.

Velofahren in Irland

Eine erkennbare Veloinfrastruktur beschränkt sich eigentlich auf die Hauptstadt Dublin. Dies führt dort zu einer gewissen, wenn auch spärlichen, Velodichte. Ausserhalb der Metropole ist nur das neue Prekariat auf üblen E-Bikes unterwegs und liefert Essen zweifelhafter Qualität nach Hause. Mit EU-Unterstützung beginnt man nun, das touristische Potenzial des Veloreisens ins Visier zu nehmen. Die Eurovelo 1 von Portugal nach Norwegen führt der irischen Westküste entlang und ist, bis auf wenige Ausreisser, perfekt ausgeschildert. Das macht die Orientierung sehr entspannend. Meist fährt man auf Nebenstrassen mit wenig Verkehr (dafür mehr Steigungen...) durch schöne Landschaften. Aber eben nur meist – Die Schnellstrassenabschnitte mit 100km/h schnellem Verkehr rufen nach dem Velonutzerprofil «Unerschrockene*r». Etwas Fahrpraxis auf der Kantonsstrasse im Littauerboden hilft...

Weiter gibt es vereinzelt sogenannte Greenways, separat geführte Routen auf oftmals stillgelegten Eisenbahntrassen oder auf umgenutzten Treidelpfaden.

Relativ häufig fährt man auch mit «grünem Tunnelblick» (auch dies ist keinesfalls die Bezeichnung eines politischen Phänomens...). Dieser Tunnelblick rührt von hohen Hecken, die helfen, dass man vom Seitenwind nicht von der Strasse gefegt wird. Also durchaus nützlich – aber die Aussicht ist weg.

Das gesellschaftliche Zentrum heisst Pub

Es ist sehr einfach mit Irinnen und Iren in Kontakt zu treten. Am unkompliziertesten gelingt dies bei einem Guinness – dabei gelingen die freundlichen Plaudereien wie von selbst. Dort habe ich auch erfahren, wie der irische Staat versucht, das Velo-

fahren zu fördern. Zwei junge Dubliner erklärten mir das System. Das Programm heisst «Bike to work». Was für unsere Ohren vertraut klingt, hat aber eine ganz andere Mechanik als die uns bestbekannte Pro Velo Initiative: Wenn Du glaubhaft machen kannst, dass Du Dein neu zu kaufendes Velo für den Arbeitsweg benötigst, kannst Du dies komplett steuerfrei erwerben. Bei einer MWST von 23% und der Abzugsfähigkeit bei der Einkommenssteuer, resultiert ein Rabatt von ca. 50%. Auch wenn mir die sympathischen Radler vor dem Pub stolz ihre schicken neuen Räder präsentierten: Der grosse Wirkungsnachweis des Programms steht aus und es ist mehr als fraglich, ob die zu teuren Velos das Grundproblem fürs fehlende Velofahren in Irland darstellen.

Dann starb während meiner Tour Sinead O'Connor, die mit ihrer Stimme die Irinnen und Iren (und viele mehr...) verzauberte und mit ihrem Leben und Leiden die irische Gesellschaft hoffnungslos überforderte. Sie war mit ihren offen diskutierten Lebensthemen wie sexueller Missbrauch durch Kirchenleute, Ablehnung der klassischen Frauenrolle, sexuelle Ausrichtung oder psychische Krankheit ihrer Zeit weit voraus, wurde aber dadurch auch eine Vorreiterin der rasanten gesellschaftlichen Öffnung Irlands während der letzten 40 Jahre. Kurz: Die kollektive Trauer war gross.

Nach einem Monat hatte ich so einiges gelernt: Gegenwind ist vergleichbar mit Steigung und kumuliert sich mitunter gerne, falls Du nicht gerne im Regen zeltest, lass die Ausrüstung gleich zu Hause oder grün ist nicht gleich grün.

Und auf jeden Fall: Irland ist wunderbar und so schliesse ich mit einem Satz von Robert Walser: «Ich wünsche, benieden zu werden». ■

Bruno Ruegge



*Der Überholabstand ist manchmal nur schwierig einzuhalten...
Aber mit etwas Schuss gelingt es meist*



Der Velohandel ist nicht überall gleich ausdifferenziert



Schnäppchen, Trouvaillen, gute Teile

9. Luzerner Veloteile-Flohmarkt: Samstag, 11. November 2023.

 Am Samstag, 11. November findet der 9. Luzerner Veloteile-Flohmarkt von 10.00 bis 15.00 Uhr in und vor der Velociped-Halle auf dem Bell-Areal, Zumhofweg 2 in Kriens statt. Privatpersonen, Veloclubs sowie Veloteilegrosshändler bieten Liegegebliebenes, Sammlerstücke und Restposten an. So finden Velobastler*innen, Selberschrauber*innen, Schnäppchenjäger*innen und Velotechnik-Begeisterte günstige Einzelteile und längst gesuchte Raritäten für ihre Velos. Auf den Verkaufstischen liegen gebrauchte Teile, Restposten, Velo-Zubehör, Ersatzteile, Accessoires, Kleider, Schuhe, Bücher und Trouvaillen in reichlicher Zahl.

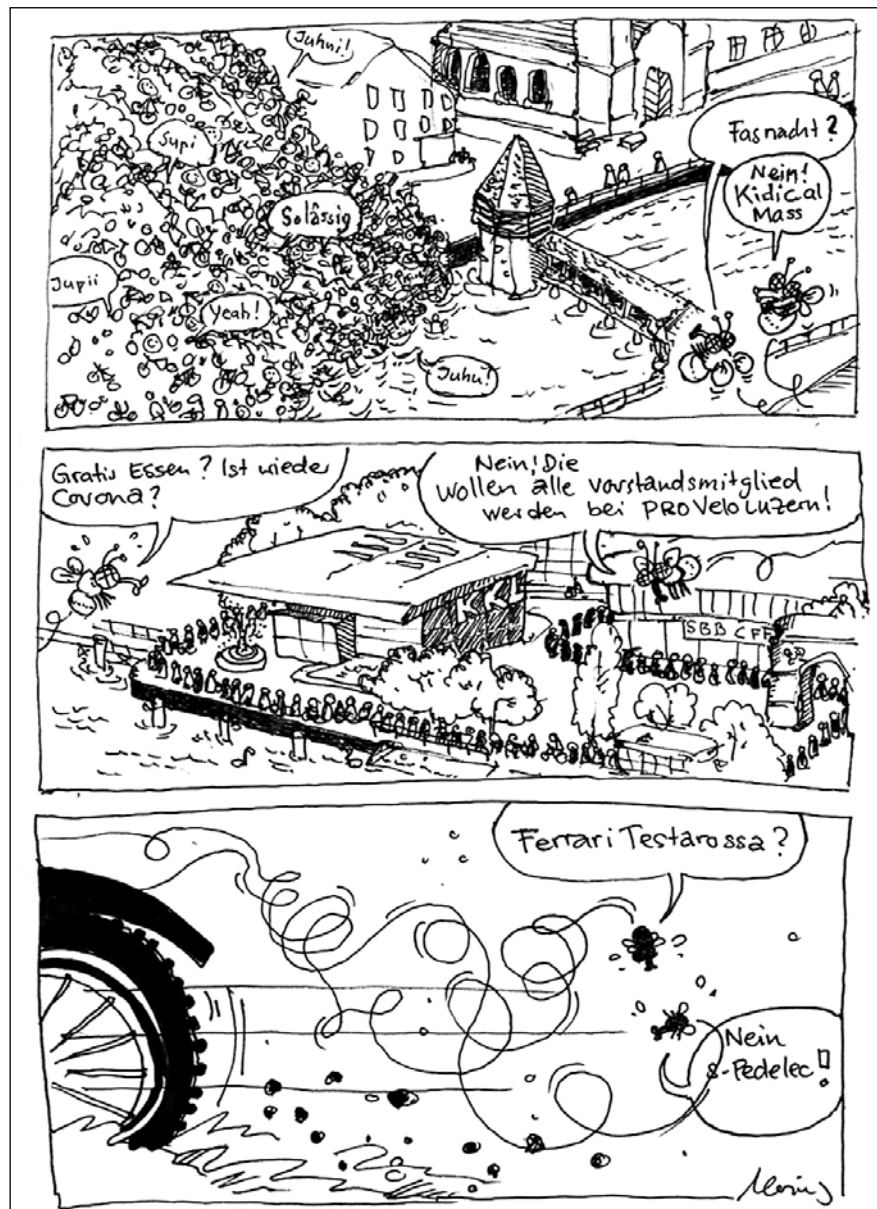
Der Luzerner Veloteile-Flohmarkt wurde vor acht Jahren vom Krienser Veloladen Velociped ins Leben gerufen und erfreut sich über die Jahre einer wachsenden Beliebtheit. Auf den Verkaufstischen liegen nicht nur Schnäppchen sondern auch einige Jahre Velogeschichte: Vom alten Kettenschutz und Ledersattel, über erste Titan-Teile aus den 70-er Jahren, Mountainbike-Komponenten aus der Pionierzeit bis hin zu Federgabeln, Kleidern und Schuhen aus dem Vorjahr welche zu Schnäppchenpreisen verkauft wurden. Zudem werden am Flohmarkt auch Veloklassiker angeboten, das heisst Rennvelos oder Mountainbikes mit Jahrgang älter als 1990.

Wer Teile kaufen und schmökern will, merkt sich jetzt das Datum vor. Wer am Teile-Flohmarkt Produkte verkaufen möchte, kann sich jetzt einen Verkaufsplatz reservieren.

Parallel zum Veloteile-Flohmarkt gibt's auf dem Krienser Dorfplatz einen grossen Veloausverkauf: Das Velociped verkauft Test- und Vorjahresmodelle und Kinder-Occasions-Velos zu attraktiven Preisen. ■

Kontakt
 Velociped, Luzernerstrasse 4, 6010 Kriens
 041 329 10 50, info@velociped.ch
www.velociped.ch/veloteile-flohmarkt
www.facebook.com/Luzernvelo

Cartoon



Agenda Pro Velo Luzern

Abstimmung Velonetz Kriens 26. Nov.

Agenda Pro Velo Unterwalden

Mitgliederversammlung 31. Januar 24

Impressum

Velinfo Nr. 0a Anfang September 2023
 Auflage: 2300 Exemplare
 Herausgeberin/Inserate
 ProVelo Luzern, 6000 Luzern
 Telefon: 078 233 89 91
 E-Mail: info@proveloluzern.ch
 Internet: www.proveloluzern.ch
 Redaktion
 Markus Kuhn, Telefon: 041 320 68 65
 E-Mail: velinfo@proveloluzern.ch
 Fotos: Lucia Abächerli, Patrizia Graf, Bruno Ruetge, Bernhard Staiger, Lukas von Wyl
 Karikatur: Marius Portmann
 Satz und Druck
 Gegendruck GmbH, 6003 Luzern
 Telefon: 041 360 82 70
 E-Mail: gegendruck@rat.ch
 Redaktionsschluss
 Velinfo 05_23: Montag, 23. Oktober 2023